

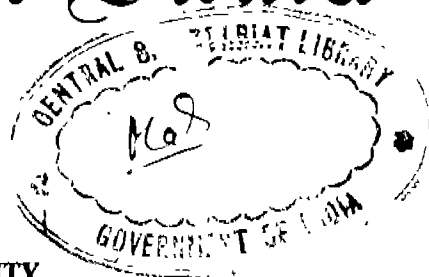


# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 12 ]  
No. 12 ]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 22, 2001/माघ 2, 1922  
NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 22, 2001/MAGHA 2, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 22 जनवरी, 2001

सं. टीएएमपी/13/2000-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स शिवा मार्केटिंग लि० द्वारा उनके बजरोँ "ब्लूमिंगडेल" और "शिवा-6" को तूतीकोरिन पत्तन न्यास द्वारा बर्थ किराया प्रभार की वसूली के प्रयोजन से निष्क्रिय बजरा माने जाने के संबंध में प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/13/2000-टीपीटी

मैसर्स शिवा मार्केटिंग लि० (एसएमएल)

----- आवेदक

बनाम

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

----- प्रत्यर्थी

आदेश

(जनवरी 2001 के 5वें दिन पारित किया गया)

यह मामला मैसर्स शिवा मार्केटिंग लि० (एसएमएल) द्वारा उनके बजरोँ "ब्लूमिंग डेल" और

"शिवा-6" को (निर्यात हेतु शीरा के अपतटीय भंडारण के लिए प्रयुक्त) तूतीकोरिन पत्तन न्यास द्वारा बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से निष्क्रिय बजरा माने जाने के संबंध में प्रस्तुत अभ्यावेदन से संबंधित है।

2. एसएमएल ने अपने आवेदन में निम्नलिखित मुद्दों को उठाया है :-

- (i) एसएसएल ने वर्ष 1995-96 और 1996-97 में तूतीकोरिन पत्तन से लगभग 1,25,000 एमटी शीरे का निर्यात किया।
- (ii) उसने अपने बजरो "ब्लूमिंग डेल" और शिवा -6 को टीपीटी में रखा और उनका प्रयोग शीरे के अपतटीय भंडारण के रूप में करता रहा।
- (iii) उसने जब शुरू में बजरो को टीपीटी में रखा था तब एसटीएमएल को उसके एजेंटों ने यह गलत जानकारी दी कि निष्क्रिय बजरो के लिए बर्थ किराया प्रभारों की गणना जीआरटी के आधार पर उसी प्रकार की गई है जैसे वाणिज्यिक जलयानों के लिए की जाती है।
- (iv) टीपीटी दरों के मान में वाणिज्यिक और निष्क्रिय बजरो के लिए अलग - अलग दरें हैं।
- (v) टीपीटी दरों के मान में उपबंधों की ओर ध्यान दिलाए जाने के बावजूद वाणिज्यिक जलयान दरों की वसूली करता रहा।

3.1 अभ्यावेदन टीपीटी को अपनी टिप्पणियाँ देने के लिए भेजा गया । टीपीटी द्वारा उसके जवाब में निम्नलिखित महत्वपूर्ण बातों का उल्लेख किया :-

- (i) एसएमएल ने 1995 में दो बजरे किराये पर लिए जो विदेशी झंडे के जलयान थे। इनका प्रयोग मूल जलयान तक निर्यात हेतु शीरे के भंडारण एवं ढुलाई के लिए किया जाना था ।
- (ii) महानिदेशक (जहाजरानी), ने प्रारंभ में भारतीय पत्तनों की बंदरगाह सीमा के भीतर थोक शीरे के भंडारण/अंतरण के प्रयोजन से उपर्युक्त बजरो को विशिष्ट अवधि का लाइसेंस जारी किया । परिणामस्वरूप उपर्युक्त दो बजरो को क्रमशः 10 सितंबर 97 और 10 फरवरी 98 को " ब्लूमिंग डेल " और "शिवा-6 " के नाम से तटीय जलयानों के रूप में वाणिज्यिक समुद्री (मर्केटाइल मैरीन) विभाग, मुंबई में पंजीकृत किया गया ।
- (iii) निष्क्रिय बजरो के लिए प्रारंभ में बर्थ किराया प्रभारों की गणना विदेशी झंडे के जलयानों के जीआरटी के आधार पर की गई थी क्योंकि दोनों बजरो पर अलग-अलग कार्यालयी सं० तथा पत्तन रजिस्ट्री थी और दोनों के पास अलग - अलग लोडलाइन प्रमाण पत्र थे । तटीय चालन में परिवर्तन की तारीख से तटीय जलयानों के लिए निर्धारित दरों के मान के अनुसार प्रभार वसूल किए जाने के लिए उनमें संशोधन किया गया ।
- (iv) बर्थ किराया प्रभारों के संबंध में बकाया देय राशि के भुगतान न किए जाने के कारण पत्तन ने अपने देयों की पूर्ति के लिए बजरो को बेचने का निर्णय किया और उसने 19 नवंबर 1999 को ही एसएमएल को अपने इस निर्णय से अवगत करा दिया ।
- (v) एसएमएल ने अपने 6 जनवरी 2000 के पत्र द्वारा 30 नवंबर 1999 तक के 43,79,680/- रु० की राशि के बकाया बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान जनवरी से शुरू होने वाली 12 मासिक किस्तों में करने और चालू मासिक बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करने के लिए सहमति व्यक्त की । परंतु एसएमएल ने अभी तक किसी राशि का भुगतान नहीं किया है ।

3.2 टीपीटी की टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में एसएमएल ने निम्नलिखित और टिप्पणियाँ प्रस्तुत की:-

- (i) "लैश " जलयानों/बजरो पर वसूली योग्य प्रभार उसके निष्क्रिय बजरो पर भी लागू होते हैं ।

- (ii) यह स्पष्ट नहीं है कि जिस समय बजरो के लिए महानिदेशक (जहाजशानी), मुंबई ने विशिष्ट अवधि लाइसेंस जारी किया, उस समय से तटीय दरे लागू की गई या नहीं।
- (iii) उसने पत्तन से दोनो बजरो को "बी" क्षेत्र में अंतरित करने का अनुरोध किया था किंतु केवल एक ही बजरे को "ए" क्षेत्र से "बी" क्षेत्र में अंतरित किया गया।
- (iv) वित्तीय सकटों के कारण एसएमएल कार्यशील बजरो से अर्जित राशि से भुगतान करना चाहता है अतः उसे शीरे के भंडारण एवं निर्यात हेतु बजरो का प्रयोग करने की अनुमति दी जाए।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण टीपीटी पर यह दबाव डाल सकता है कि बजरो को (नीलामी द्वारा) न बेचा जाए।

3.3 टीपीटी से एसएमएल द्वारा उल्लिखित बातों की जाँच करने का अनुरोध किया गया और उसे यह सुझाव दिया गया कि एसएमएल द्वारा जैसी कि आशका व्यक्त की गई है, उसके बजरो की नीलामी तब तक न की जाए जब तक प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में कोई निर्णय न लिया जाए।

4. अभ्यावेदन विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणी जानने के लिए भेजा गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स संघ (सीएसएलए)

अभ्यावेदन में चूंकि कंटेनरों का संचालन शामिल नहीं है अतः वे अपना कोई मत नहीं देना चाहते।

बजरो का प्रयोग चूंकि केवल निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए किया जाता है और दरों के मान में बजरो के लिए बर्थ किराये की दर दी हुई है अतः बर्थ किराया प्रभारों की वसूली दरों के मान में विनिर्दिष्ट दरों पर ही की जाए, जीआरटी आधार पर नहीं।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोत स्वामी संघ (आईएनएसए)

टीपीटी के दरों के मान और शर्तों के विवरण में केवल "लैश" जलयानों/ बजरो के लिए ही प्रभार निर्धारित हैं और वे एसएमएल के निष्क्रिय बजरो पर भी लागू होते हैं।

#### तूतीकोरिन स्टीवार्डर्स संघ (टीएसए)

टीएसए ने एसएमएल के एजेंट मैसर्स एस्पिनवाल एण्ड कंपनी की निम्नलिखित टिप्पणियाँ प्रेषित की है :-

(क) टीपीटी ने मैसर्स शिवा मार्केटिंग लि० को दरो की अनुसूची और अन्य शर्तों के बारे में स्पष्ट जानकारी दी थी जिस पर वे सहमत थे ।

(ख) दरो के मान के अनुसार निष्क्रिय बजरो के लिए कोई पृथक दर नहीं है । विदेशी संचालन हो या तटीय संचालन, दरो के मान के अनुसार ही प्रभारों का भुगतान करना होता है ।

(ग) टीपीटी ने 1997 में स्वयं एसएमएल को सूचित किया था कि उसके बजरो को "लेश" बजरो के समान नहीं समझा जा सकता ।

(घ) मैसर्स शिवा मार्केटिंग लि० को मैसर्स एस्पिनवाल एण्ड कंपनी को बड़ी भारी राशि का भुगतान करना था । यह मामला भी तूतीकोरिन न्यायालय में विचाराधीन है ।

### भारतीय जहाजरानी निगम (एससीआई)

एससीआई के एजेंट मैसर्स परेरा एण्ड रोशे ने टीपीटी पर खड़े बजरो "ब्लूमिंग डेल" और "शिवा - 6" का वास्तविक सत्यापन किया है और उन्हें निष्क्रिय देखा है ।

5.1 एसएमएल ने अनुरोध करने पर निम्नलिखित सूचना/दस्तावेज भेजे हैं :-

- (i) महानिदेशक (जहाजरानी), मुंबई द्वारा जारी भारतीय पत्तनों की बंदरगाह सीमा में बजरो के प्रचालन के लिए विशिष्ट अवधि के लाइसेंस का विवरण ,
- (ii) एमएमडी, मुंबई द्वारा तटीय जलयान अधिनियम के अधीन दोनों बजरो के लिए जारी रजिस्ट्री का प्रमाण पत्र ;
- (iii) उन्होंने यह भी उल्लेख किया है कि दोनों बजरे निष्क्रिय बजरे हैं और अपने आप संचालित नहीं हो सकते । जितने समय भी बजरे बर्थ में रहे, दोनों को अधिकांश समय एक साथ मिलाकर बांधा गया ।

5.2 एसएमएल ने निम्नलिखित उल्लेख भी किया :-

- (i) उसने जून 2000 में 2 लाख ₹० का भुगतान किया और अगस्त 2000 में कुछ और राशि देना चाहता है, परंतु टीपीटी कम से कम 50% भुगतान (अर्थात् लगभग 20 लाख ₹० के भुगतान ) और शेष भुगतान के लिए बाध्यकारी करार पर जोर दे रहा है ।

- (ii) टीपीटी जलयानों के प्रचालन की एसएमएल को अनुमति नहीं दे रहा है जो आय में से भुगतान की व्यवस्था करने के लिए जरूरी है।

6.1 टीपीटी ने पहले प्रस्तुत तथ्यों को ही फिर दुहराया है और एसएमएल द्वारा उठाए गए मुद्दों पर फिर से निम्नलिखित स्पष्टीकरण दिया है :-

- (i) पर्याप्त स्थान के अभाव में दूसरे बजरे "शिवा-6" को "बी" क्षेत्र में अंतरित नहीं किया जा सका।
- (ii) भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 या महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 या टीपीटी की दरों के मान में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है कि पत्तन को देय बकाया राशि का भुगतान जलयानों / बजरो के प्रचालन से अर्जित निधि में से किया जाए।

6.2 टीपीटी ने यह भी जानकारी दी है कि एसएमएल ने कई अनुस्मारक दिए जाने के बावजूद देय राशि का भुगतान नहीं किया।

7.1 इस मामले में 6 सितंबर 2000 को टीपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

#### शिवा मार्केटिंग लि० (एसएमएल)

- (i) यह मामला अनुचित वृद्धि का है।
- (ii) 129 डालर की दर न्याय विरुद्ध और अनुचित है।
- (iii) निष्क्रिय बजरो की दर कम है। यह हमारे जलयानों पर भी लागू होनी चाहिए क्योंकि वे भी निष्क्रिय बजरो जैसे हैं।
- (iv) टीपीटी हमारे निष्क्रिय बजरो को विदेशगामी जलयानों के समान मानता है। यह अत्याचार है ; और इस निरंकुशता को दूर करना आवश्यक है। टीपीटी को एमओपीटी माडल का अनुसरण करना होगा।
- (v) बकाया देय राशियों के भुगतान के संबंध में हम टीपीटी को किस्तों में भुगतान करने के लिए प्रतिबद्धता का पालन करेंगे।

#### तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

- (i) विशिष्ट करार की कोई आवश्यकता नहीं है। पत्तन के पास निर्धारित दरों के मान है।

- (ii) मामले को एमओपीटी को भेजना संगत नहीं है क्योंकि विभिन्न पत्तनों के बीच दरें भिन्न-भिन्न होती हैं ।
- (iii) निष्क्रिय बजरे की "लैश" बजरे से तुलना करना ठीक नहीं है । दोनों समान नहीं हो सकते ।
- (iv) एसएमएल ने वाणिज्यिक उद्यम शुरू किया था । यदि उन्हें उसमें सफलता नहीं मिली तो यह हमारी दरों में संशोधन का आधार नहीं हो सकता ।
- (v) "विबन्धन का सिद्धांत" एसएमएल पर निश्चित रूप से लागू होगा क्योंकि जबसे उन्होंने प्रचालन शुरू किया उसके लिए भुगतान करते रहे । अब उन्होंने अचानक आपत्ति उठाई है ।
- (vi) एसएमएल को अपने बजरे दूर एमओपीटी या अन्यत्र ले जाने के लिए किसी ने नहीं रोका । इन बजरों को यहां रखने और उनकी देखभाल करने में आई लागत का भुगतान कौन करेगा ?
- (vii) एसएमएल 12 किस्तों में 45 लाख रु० देने के लिए सहमत हो गया था । अब वह इससे पीछे हट रहा है ।
- (viii) टीपीटी नई संकल्पना को स्वीकार नहीं कर सकता । जलयान जलयान है, वह अपने पंजीकरण के अनुसार चलेगा और अपनी मर्जी से उसे निष्क्रिय बजरों के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता ।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स संघ (सीएसएलए)

एसएमएल ने पत्तन के यातायात में एक नई पद्धति लागू की है जिसे प्रोत्साहित किया जाना चाहिए ।

#### तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स संघ (टीएसएए)

- (i) पत्तन को इस मामले को लंबा खींचने के बजाय उदार रुख अपनाना चाहिए और मामले का समाधान मध्यस्थता के आधार पर करना चाहिए ।
- (ii) निष्क्रिय बजरों के लिए पृथक दर निर्धारित की जाए ।

### तृतीकोरिन बाणिज्य एवं उद्योग मंडल (टीसीसीआई)

टीपीटी में एसएमएल द्वारा शुरू किया गया प्रचालन अपने आप में पहला प्रचालन है। उन्हें सहानुभूति और प्रोत्साहन की आवश्यकता है।

### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) यह ऐसी विशेष परिस्थिति है जिसमें निष्क्रिय बजरे की "लैश" बजरे से समानता की जा सकती है।
- (ii) एसएमएल जलयान के प्रमाणीकरण में जीआरटी पर 3000 टन सीमा के संदर्भ का लाभ ले सकता है।

7.2 एसएमएल के अनुरोध पर उन्हें लिखित तर्क प्रस्तुत करने के लिए 15 सितंबर 2000 तक का समय और दिया गया था।

8.1 सुनवाई के बाद, एसएमएल ने अपने कानूनी सलाहकार के माध्यम से लिखित में विस्तृत निवेदन प्रस्तुत किए हैं जिनमें कालक्रमानुसार पूरी घटनाओं का उल्लेख किया गया है जिससे बिना किसी पूर्वाग्रह के पूरे मामले को देखा जा सके और निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएं भी प्रस्तुत की हैं :-

- (i) बजरो को ऐसे स्थान पर रखा गया था जहां और कोई जलयान न तो रखा जाता है और नहीं लाया जाता है। केवल किसी एक समय में एक बजरे का अगला या पिछला भाग ही जेटी को छू रहा था। दूसरे बजरे को हमेशा पहले बजरे के साथ ही बांधकर रखा गया था।
- (ii) "लैश" बजरे का आमाप का कहीं भी उल्लेख नहीं है। इसका अर्थ यह है कि "लैश" बजरे के लिए निर्धारित दर का बजरे के आमाप से कोई संबंध नहीं है और यही बात निष्क्रिय बजरे पर भी लागू होनी चाहिए।
- (iii) विशिष्ट अवधि लाइसेंस लेने में विलंब होने पर टीपीटी ने विदेश जाने वाले जलयानों की दरों पर बर्थ किराया प्रभारित किया। जिन बजरो को कोई विशिष्ट अवधि लाइसेंस नहीं मिला, वे भी टीपीटी में बने रहे और परिभाषा के अनुसार उन पर केवल तटीय दरें ही प्रभारित की जानी चाहिए।
- (iv) बजरो के आयात के मामले में चूंकि आवक बिल प्रस्तुत नहीं किया गया था अतः कस्टम ने 10 सितंबर 98 से 12 मई 2000 तक बजरो को रोककर रखा। एसएमएल द्वारा प्रस्तुत याचिका की सुनवाई के दौरान सीमा शुल्क, उत्पाद एवं



स्वर्ण (नियंत्रण) अपील अधिकरण ने निर्णय दिया कि इस प्रकार बजरो को रोकना उचित नहीं है और आवक बिल प्रस्तुत करना आवश्यक नहीं है ।

- (v) बजरो को लगभग 20 माह की अवधि तक इस प्रकार अवैध ढंग से रोके जाने के कारण, एसएमएल का कोई दोष न होने पर भी टीपीटी द्वारा भारी मात्रा में बर्थ कराया प्रभार लगाया गया । इस अवधि के बर्थ किराया प्रभारों में छूट दी जानी चाहिए या फिर उसकी वसूली सीमाशुल्क प्राधिकरण से की जानी चाहिए ।
- (vi) इस अवधि में सरकार ने भी शीरे के देश के बाहर जाने पर रोक लगा दी ।
- (vii) एसएमएल ने निम्नलिखित प्रार्थना की है :-

(क) निष्क्रिय बजरो की स्पष्ट परिभाषा दी जानी चाहिए , और दरो के मान के अनुसार निष्क्रिय बजरो के लिए विशिष्ट दरे वसूल की जानी चाहिए ।

(ख) 5 से 10 दिन की अवधि के लिए आने वाले और बर्थ में रहने वाले तथा काफी समय तक बर्थ में रहने वाले जलयानों के बीच भेद किया जाना चाहिए ।

(ग) "लैश " बजरो की दर तार्किक रूप से निष्क्रिय बजरो पर भी लागू होनी चाहिए, बशर्ते आमाप की कोई बाधा न हो । परंतु "लैश " बजरा दरे बड़े "लैश " बजरो के आमाप के आधार पर आनुपातिक वृद्धि के साथ लागू होनी चाहिए ।

(घ) बजरो के कस्टम द्वारा गैर कानूनी ढंग से रोके जाने की अवधि में एसएमएल से बर्थ किराया प्रभारों का कोई भुगतान नहीं लिया जाना चाहिए ।

(ङ.) जलयान टीपीटी में पत्तन क्षेत्र के बाहर कभी नहीं गए । इनकी स्थिति तटीय जलयान की रही है और इन बजरो के टीपीटी में उठरने की पूरी अवधि के लिए तटीय दरे प्रभारित की जानी चाहिए ।

8.2 एसएमएल के विधिक सलाहकार के माध्यम से लिखित निवेदन टीपीटी को टिप्पणी देने के लिए भेजे गए । इनके उत्तर में टीपीटी का निम्नलिखित कथन है :-

- (i) किसी जलयान से बर्थ किराया प्रभारों की वसूली किसी विशिष्ट बर्थ के आधार पर नहीं की जाती । तूतीकोरिन बदरगाह के अंदर विकसित संपत्ति को बर्थ माना जाता है और उसके लिए बिना किसी भेदभाव के प्रभारों की वसूली की जाएगी ।

एसएमएल का यह दावा कि बजरो को त्रिकोणीय स्थिति में बर्थ में लगाया गया था और केवल एक ही बजरा किसी समय विशेष में जेटी को छू रहा था, स्वीकार्य नहीं

है क्योंकि उपर्युक्त आधार पर बर्थ किराया प्रभार में छूट देने का कोई प्रावधान नहीं है ।

- (ii) "लैश" बजरे छोटे होते हैं और उनकी क्षमता लगभग 300 एमटी होती है, जबकि एसएमएल के बजरे काफी बड़े हैं और उनकी क्षमता लगभग 3000 एमटी कार्गो की है ।

"लैश" बजरे सादा कार्गो कंटेनर होते हैं उनमें उनका अपना कोई उपस्कर नहीं होता जबकि एसएमएल के बजरो में कार्गो के लदान और उतराई के लिए स्वतंत्र पम्पिंग व्यवस्था है ।

"लैश" बजरे लदे होने पर भी क्रेन द्वारा उठा कर मूल जलयान पर चढ़ाए जा सकते हैं जबकि एसएमएल के बजरे इस प्रयोजन से बहुत बड़े हैं ।

- (iii) टीपीटी की दरो के मान में "लैश" मूल जलयान और "लैश" बजरो के प्रभारों का तो विनिर्देश है और किसी अन्य प्रकार के बजरे के बारे में कोई विनिर्देश नहीं है । इसीलिए एसएमएल बजरो को सामान्य वाणिज्यिक जलयान माना जाता है और उन पर जीआरटी के अनुसार प्रभार लगाया जाता है ।

- (iv) एसएमएल को 1996 में ही यह बिल्कुल स्पष्ट कर दिया गया था कि इन बजरो को वाणिज्यिक जलयान माना जाएगा और तदनुसार प्रभार लगाया जाएगा । तब एसएमएल ने कोई आपत्ति नहीं की । 30 अप्रैल 97 तक देय राशि का भुगतान किया । एसएमएल ने निष्क्रिय बजरो से तुलना करने से संबंधित मुद्दे अपने कारोबार में नुकसान होने पर पत्तन के कानून देय प्रभारों से बचने के लिए ही उठाए हैं ।

- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा विधिवत् अनुमोदित दरो के मान में बर्थ किराया शुल्क की गणना करने के लिए गैर शक्ति चालित जलयान और शक्ति चालित जलयान के बीच कोई भेद नहीं किया गया है । एसएमएल के वाणिज्यिक बजरो के लिए अलग से दरे कहीं नहीं दिखाई देती । एसएमएल के बजरो को टगो और बजरो के समान गैर वाणिज्यिक जलयान नहीं माना जा सकता क्योंकि उनका उपयोग वाणिज्यिक प्रयोजन से किया गया है ।

- (vi) बजरे विदेशी झंडे वाले जलयान हैं जिनकी पृथक पृथक रजिस्ट्री, कार्यालयी संख्या और लोडलाइन प्रमाण पत्र है । टीपीटी दरो की अनुसूची के अनुसार विदेशी झंडे वाले जलयानों की दरे अप्रैल 1997 तक की अवधि के लिए प्रभारित की गई हैं और बाद में उनका तटीय जलयान के रूप में परिवर्तन करके उसके बर्थ किराया प्रभारों को तटीय जलयानों के समान वसूल करने हेतु सशोधित किया गया था ।

पत्तन का ऐसी किसी भी कस्टम औपचारिकताओं से कोई सरोकार नहीं है जिनका अनुपालन आयातकों को करना हो और एसएमएल का यह दावा कि जितनी अवधि के लिए कस्टम द्वारा बजरो को रोका गया उतनी अवधि के बर्थ किराया प्रभारों में छूट दी जाए, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि टीपीटी की दरों के मान में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है।

9. इस मामले में कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) विवादित निष्क्रिय बजरो का प्रयोग केवल निर्यात हेतु शीरे के भंडारण के लिए किया गया और उन्हें टीपीटी के भीतर बर्थ में खड़ा किया गया। ये बजरे विदेशी झंडे वाले जलयान थे जिनका 10 सितंबर 97 से 10 फरवरी 98 तक तटीय जलयानों के रूप में पंजीकरण किए जाने से पूर्व महानिदेशक (जहाजरानी) द्वारा जारी विनिर्दिष्ट अवधि के (तटीय) लाइसेंस से प्रचालन किया जा रहा था।
- (ii) टीपीटी दरों के मान में इस प्राधिकरण ने 8 दिसंबर 99 को आदेश पारित करके संशोधन किया था। पूर्व संशोधित दरों के मान में जलयानों, मछली जलयानों (ट्राउलरो/बोटों) और लैश जलयानों/बजरो के लिए अलग-अलग बर्थ किराया दरें दी गई थीं। 1999 में हुए संशोधनों के दौरान टगों और बजरो जैसे गैर वाणिज्यिक जलयानों के लिए पृथक दर लागू की गई थी।
- (iii) टीपीटी ने विवादित बजरो को सामान्य वाणिज्यिक जलयानों के रूप में वर्गीकृत किया है और तदनुसार बर्थ किराया वसूल किया है। आवेदक का दावा है कि इन निष्क्रिय बजरो को "लैश" बजरो के साथ वर्गीकृत किया जाए और "लैश" बजरो के लिए दरों के मान में दी गई बर्थ किराया दरें लागू की जाएं। अपने तर्कों को बल प्रदान करने के लिए एसएमएल ने कहा है कि दरों के मान में "लैश" बजरो के लिए कोई आमाप निर्धारित नहीं है।

टीपीटी ने एसएमएल बजरो और "लैश" बजरो के बीच कई अंतर बताए हैं। यह स्पष्ट है कि एसएमएल बजरो और "लैश" बजरो की आपस में कोई समानता नहीं है। आमाप के अलावा "लैश" बजरा ऐसा बजरा है जिसे मूल जलयान पर चढ़ाया जाता है और कार्गो प्रचालन के लिए पत्तन पर छोड़ दिया जाता है। एसएमएल बजरे इस शर्त को पूरा नहीं करते।

यहां एमबीपीटी में लंगर स्थल शुल्क से संबंधित मामले में आईएनएसए द्वारा की गई टिप्पणियों को दुहराना भी प्रासंगिक होगा। आईएनएसए ने आशंका व्यक्त की थी कि "लैश" बजरो को दी जाने वाली रियायतों का उस समय गलत फायदा उठाया जा सकता है जब उन्हें निष्क्रिय बजरो में बदला जाता है। परंतु एमबीपीटी

ने यह भी कहा कि वह जलयानों के प्रमाणीकरण द्वारा इसकी सख्ती से जाँच करेगा। इससे यह पूरी तरह सिद्ध होता है कि जलयान पंजीकरण प्राधिकरण भी "लैश" बजरोँ और निष्क्रिय बजरोँ के बीच अंतर मानता है।

दरों के मान में हालाँकि "लैश" बजरे के लिए आमाप संबंधी किसी प्रतिबंध का उल्लेख नहीं है लेकिन यह प्रावधान स्पष्ट है कि विनिर्दिष्ट दर केवल "लैश" बजरोँ पर ही लागू होगी और एसएमएल बजरे "लैश" बजरे नहीं हैं। अतः आवेदक के इस तर्क में कोई औचित्य नहीं है कि लैश बजरोँ के लिए निर्धारित बर्थ किराया दरें उसके बजरोँ पर भी लागू की जाएँ।

- (iv) एसएमएल बजरोँ को गैर वाणिज्यिक जलयानों के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता क्योंकि वे शीरा निर्यात का वाणिज्यिक प्रचालन कर रहे थे। एसएमएल ने बर्थ किरायों की वसूली के प्रयोजन से कम अवधि और लंबी अवधि तक रुकने वाले जलयानों के बीच भेद करने का भी तर्क दिया। यह सर्वस्वीकार्य है कि बर्थ किराया बर्थ को घेरने के लिए होता है। जलयान जितने समय तक बर्थ घेरे रहता है उतने समय तक उसे बर्थ में रहने की पूरी अवधि का विनिर्दिष्ट दरों पर बर्थ किराया प्रभार देना होगा।
- (v) एसएमएल ने कस्टम द्वारा उसके बजरोँ को रोके जाने का भी उल्लेख किया है और प्रार्थना की है कि रोके जाने की अवधि के दौरान बर्थ किराये में छूट दी जाए या उसका प्रभार कस्टम से वसूल किया जाए।

बजरे रोके जाने की अवधि में भी टीपीटी की बर्थ में थे; और टीपीटी उस अवधि का किराया वसूल करने का कानूनी रूप से हकदार है। टीपीटी को एसएमएल और कस्टम के बीच विवाद के लिए अपना राजस्व छोड़ने के लिए नहीं कहा जा सकता। टीपीटी द्वारा बर्थ किराया प्रभार कस्टम से वसूल करने का तो प्रश्न ही नहीं उठता। एसएमएल के बजरे चूंकि टीपीटी बर्थों को घेरे हुए थे अतः वह टीपीटी को उसका भुगतान करने के लिए जिम्मेदार है। यह निर्णय लेना एसएमएल का काम है कि वह उस भुगतान की प्रतिपूर्ति कस्टम से करे या न करे।

- (vi) एसएमएल का यह कथन कि वह भविष्य में अपने कार्यशील बजरोँ से अर्जित राजस्व में से देय प्रभारों का भुगतान करेगा, शून्यकारी है। पुनः इस बात पर जोर दिया जाता है कि बर्थ किराया पत्तन के बर्थ को घेरने के लिए होता है। ऐसी कोई शर्त नहीं हो सकती कि ऐसी वसूली को बर्थ प्रयोक्ता के राजस्व के अर्जन से जोड़ दिया जाए। पत्तन ने बजरोँ को अपना बर्थ घेरने के लिए मजबूर नहीं किया था। पत्तन पर बजरे आवेदक द्वारा वाणिज्यिक अवसर का फायदा उठाने के लिए लाए गए थे। यदि संभावित वाणिज्यिक सफलता नहीं मिली तो उसके लिए आवेदक पत्तन से अपना कानूनन देय प्रभार वसूल न करके उसे राहत देने या देय प्रभारों की

वसूली के लिए एसएमएल के पर्याप्त अधिशेष राजस्व अर्जित होने तक अनिश्चित काल तक इंतजार करने की मांग उचित नहीं है।

- (vii) एसएमएल द्वारा दो बजरो को एक साथ मिलाकर बांधने के संबंध में उठाए गए मुद्दे के जवाब में टीपीटी ने उल्लेख किया है कि उसके दरों के मान में इस आधार पर बर्थ किराया प्रभारों में छूट देने का कोई प्रावधान नहीं है।

टीपीटी की दरों के मान में किसी जलयान के बर्थ घेरने वाले दूसरे जलयान के साथ मिलाकर खड़ा करने पर 2/3 बर्थ किराया प्रभार वसूल करने का प्रावधान है। परंतु यह प्रावधान केवल मछली जलयानों के लिए ही किया गया है।

एक साथ मिलाकर बांधे गए दो मछली जलयानों के मामलों में स्वीकृत सिद्धांत किसी अन्य श्रेणी के जलयान पर भी लागू होता है। वास्तव में जिस जलयान के साथ दूसरे जलयान को बांध दिया जाता है वह दूसरे वाले जलयान के लिए लंगर का काम करता है। अतः मिलाकर बांधे गए जलयान को केवल लंगर प्रभारों का भुगतान करना होता है बर्थ किराये का नहीं। टीपीटी में चूंकि कोई लंगर प्रभार उपलब्ध नहीं है अतः यह उचित होगा कि मछली जलयानों पर लागू उपबंधों का विस्तार सभी जलयानों पर कर दिया जाए।

जिस समय एसएमएल के दो बजरो को एक साथ मिलाकर बांधा गया था उस समय विशेष में टीपीटी की दरों के मान में एक साथ मिलाकर बांधे गए दो जलयानों पर पूरा बर्थ किराया प्रभारित न करने का कोई प्रावधान नहीं था। अतः टीपीटी द्वारा अपनी प्रचलित दरों के मान के अनुसार ही बिल बनाया गया है। यह प्राधिकरण एक साथ मिलाकर बांधे गए दो जलयानों पर बर्थ किराये की वसूली के संबंध में सभी महापतनों पर सामान्य पद्धति लागू करेगा। उस समय तक के लिए टीपीटी ऐसे मामलों में अन्य सभी जलयानों पर भी मछली ट्राउलरों से संबंधित मौजूदा उपबंध का विस्तार करेगा। प्राधिकरण दरों के मान में पूर्व प्रभार से संशोधन कर सकता है। परंतु ऐसे संशोधन केवल आपवादिक परिस्थितियों में या दरों के मान में दिए गए उपबंधों का सही निर्वचन करने के लिए ही किए जा सकते हैं। इस मामले से संबंधित कोई आपवादिक परिस्थिति नहीं है। अतः एक साथ मिलाकर बांधे गए दो जलयानों पर बर्थ किराया वसूल करने के लिए कोई पृथक उपबंध पूर्व प्रभाव से निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है।

- (viii) दो बजरो की पंजीकरण स्थिति के बारे में कुछ भ्रांति हो सकती है। आवेदक ने टीपीटी पर यह आरोप लगाते हुए कि टीपीटी ने उनका उपयुक्त वर्गीकरण नहीं किया है, दोनों बजरो को "तटीय जलयान" माने जाने का अनुरोध किया है।

इस सबध मे निम्नलिखित तथ्य महत्वपूर्ण है -

(क) प्रारम्भ मे, दोनो बजरे विदेशी झडे वाले (विदेशी कंपनी के) जलयान थे और इसलिए वे विदेशगामी श्रेणी के जलयान थे ।

(ख) बाद मे, दो बजरो को महानिदेशक (जहाजरानी) द्वारा जारी विशिष्ट अवधि लाइसेंसो के अधीन "तटीय जलयानो" मे बदल दिया गया ।

(ग) विशिष्ट अवधि के लाइसेंसो के समाप्त होने के बाद इस दृष्टि से अतराल रहा कि तटीय प्रचालन के लिए कोई नया पजीकरण नहीं कराया गया ।

(घ) अतः दोनो बजरो को महानिदेशक (जहाजरानी) से "तटीय पजीकरण" प्राप्त करके दीर्घकालिक आधार पर तटीय जलयानो मे परिवर्तित कर दिया गया ।

उपर्युक्त तथ्यो के विवरण से यह स्पष्ट है कि दोनो बजरो का "विदेशगामी" और "तटीय" स्थितियों के बीच श्रेणीकरण किया गया । इस मामले के प्रयोजन से उपर्युक्त (ख) और (ग) से संबंधित अवधियों पर विशेष रूप से विचार किया जाना है । पजीकरण से यह बिल्कुल स्पष्ट है कि उपर्युक्त (ख) के अंतर्गत दी गई अवधियाँ "तटीय" श्रेणी के अंतर्गत आती हैं । स्पष्ट है कि टीपीटी ने इस अवधि के लिए "विदेशगामी" जलयानो पर लागू प्रशुल्क वसूलने की गलती की । अतः प्रशुल्क के गलत लागू करने के बारे में आवेदक के दावे का इस सीमा तक समर्थन किया जाता है ।

परंतु उपर्युक्त (ग) के अंतर्गत की गई अवधि के संबंध में आवेदक के ऐसे ही दावे को स्वीकार नहीं किया जा सकता । तथ्यो के विवरण से यह स्पष्ट है कि दोनो बजरो को विशिष्ट अवधियों के लिए "तटीय" स्थिति में परिवर्तित किया गया । आवेदक द्वारा विशिष्ट अवधियों को बढ़वाने या नया (तटीय) पजीकरण प्राप्त करने के लिए स्पष्ट रूप से कोई कार्रवाई नहीं की गई । ऐसी स्थिति में जलयानो को स्वतः अपनी मूल स्थिति में प्रत्यावर्तित मान लिया गया । दूसरे शब्दों में विशिष्ट अवधि के लाइसेंस के समाप्त होने और नियमित "तटीय पजीकरण" के लागू होने के बीच की अवधि के लिए उपर्युक्त दोनो बजरे "विदेशगामी" श्रेणी में थे । अतः टीपीटी द्वारा उक्त अवधि के लिए "विदेशगामी जलयान दरो" की वसूली करना बिल्कुल गलत नहीं है ।

(ix) टीपीटी ने बकाया बर्थ किराये की वसूली के लिए बजरो को नीलाम करने की कार्रवाई करने का विचार किया है । आवेदक के अनुरोध पर, पत्तन को सुझाव दिया गया कि वह इस मामले में निर्णय लिए जाने तक ऐसी कार्रवाई न करे । अब चूंकि

मामले पर निर्णय लिया जा चुका है अतः टीपीटी संशोधित बिल बनाने और देय प्रभारों की वसूली करने की कार्रवाई कर सकता है ।

10.1 परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण विशिष्ट अवधि के लाइसेंसों के अंतर्गत शामिल अवधियों के लिए दोनों बजरो को "तटीय जलयान" माने जाने की सीमित सीमा तक भावी प्रभाव से लागू करने की अनुमति देता है और अन्य सभी अनुरोधों को अस्वीकार करता है । आदेश का यह भाग इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के दिन से तत्काल प्रभाव से लागू होगा ।

102. टीपीटी को ऐसे जलयान पर जिसे बर्थ घेरने वाले किसी दूसरे जलयान के साथ मिलाकर बांधा गया, केवल दो तिहाई बर्थ किराया प्रभार वसूल करने का निदेश दिया जाता है । टीपीटी को अपनी दरों के मान में यह निर्धारण स्पष्ट रूप से शामिल करने का भी निदेश दिया जाता है । आदेश का यह भाग इस आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से 30 दिन के बाद प्रभावी होगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[ विज्ञापन सं. III/IV/143/असा०/2000 ]

### **TARIEF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION**

New Delhi, the 22nd January, 2001

**No. TAMP/13/2000-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 ( 38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by M/s Shiva Marketing Limited to treat their barges 'BLUMINGDALE' and 'SHIVA-6' by the Tuticorin Port Trust as dumb barges for the purpose of levy of Berth Hire charge, as in the order appended hereto.

**SCHEDULE**  
**Case No. TAMP/13/2000-TPT**

**M/s. Shiva Marketing Limited (SML)**

... **Applicant**

**Vs**

**The Tuticorin Port Trust (TPT)**

... **Respondent**

**ORDER**

(Passed on this 5th day of January 2001)

This case relates to a representation made by M/s. Shiva Marketing Ltd. (SML) to treat their barges 'BLUMINGDALE' and 'SHIVA-6' (used for off-shore storage of molasses for export) by the Tuticorin Port Trust (TPT) as dumb barges for the purpose of levy of Berth Hire charges.

2. The SML has made the following points in its application:
- (i). The SSL exported approximately 1,25,000 MT of molasses during the year 1995-96 and 1996-97 through the Tuticorin Port.
  - (ii). It had kept barges 'BLUMINGDALE' and 'SHIVA-6' at the TPT and was using them as off shore storage of molasses.
  - (iii). When it originally placed the barges at the TPT, the SML was given to understand wrongly by its agents that the berth hire charges for dumb barges was calculated on the basis of GRT, as in the case of commercial vessels.
  - (iv). The TPT Scale of Rates contains different rates for a commercial vessel and a dumb barge.
  - (v). The TPT, even after pointing out the provisions in the Scale of Rates, continues to levy the commercial vessel rates.

3.1. The representation was sent to the TPT for comments. The important points made by the TPT in its reply are given below:-

- (i). The SML chartered two barges in 1995, which were foreign flag vessels, to be used for storage and transportation of molasses for export to the mother vessel.
- (ii). The DG (Shipping), Mumbai had initially issued a specified period licence to the above barges for the purpose of storage/transfer of Bulk molasses within the Harbour limit of the Indian Ports. Subsequently the said two dumb barges were registered with the Mercantile Marine Department (MMD), Mumbai as Coastal vessels with the name of 'BLUMINGDALE' and 'SHIVA-6' with effect from 10 September 97 and 10 February 98 respectively.
- (iii). The Berth hire charges for the dumb barges were initially calculated on the basis of GRT of a foreign flag vessel, as the two barges had separate official number, port of Registry and possess separate loadline certificates. The charges were revised to be levied as per the Scale of Rates for the Coastal vessels from the date of conversion to coastal run.



- (iv). Pursuant to non payment of the outstanding dues in respect of Berth Hire charges, the port decided to sell the barges to make good the dues after intimating the decision to the SML on 19 November 1999.
- (v). The SML agreed to pay the outstanding berth hire charges as on 30 November 1999 amounting to Rs.43,79,680/- in 12 monthly instalments commencing from January 2000 as well as current monthly berth hire charges vide their letter dated 6 January 2000. But the SML has not paid any amount till date.

3.2. In response to the comments of the TPT, the SML has made the following further comments:

- (i). Charges leviable on lash vessels / barges are applicable to its dumb barges also.
- (ii). It is not clear whether the coastal rates were applied from the time the barges had specific period licence from the DG (Shipping), Mumbai or not.
- (iii). It has requested the Port to shift both the barges to Zone B. However, shifting of only one barge from Zone 'A' to Zone 'B' has taken place.
- (iv). Due to the financial crisis, the SML intends to make the payments from out of the funds generated from the barge working. So, it may be allowed to utilise the barges for storing and export of molasses.
- (v). The TAMP may like to impress upon the TPT not to dispose off the barges (by auction).

3.3. The TPT was requested to examine the points made by the SML; and, it was also advised not to auction the barges as apprehended by the SML until the case was decided by the Authority.

4. The representation was sent to various port users / representative bodies of users for their comments. The comments received are summarised below:

#### **The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

Since the representation does not involve the movement of containers, they did not offer any views.

#### **The Tuticorin Steamer Agents Association (TSAA)**

As the barges are used only for storage of export cargo and there is a rate for berth hire for barges in the Scale of Rates, the berth hire charges are to be collected as specified in the Scale of Rates only and not on GRT basis.

#### **The Indian National Shipowners Association (INSA)**

The Scale of Rates and the statement of conditions of the TPT prescribe only the charges for lash vessels / barges and they may apply to the Dumb barges of the SML.

#### **The Tuticorin Stevedores Association (TSA)**

The TSA has forwarded the following comments of M/s. Aspinwall & Co, who were the agents of the SML:

- (a). The TPT had clearly informed M/s. Shiva Marketing Limited about the schedule of rates and other conditions to which they agreed.

- (b). As per the Scale of Rates there is no separate rate for dumb barges. The charges have to be paid as per the Scale of Rates either a Foreign run or Coastal run.
- (c). The TPT had way back in 1997 itself had informed the SML that its barges could not be treated at par with LASH barges.
- (d). M/s. Shiva Marketing Limited have to pay a huge amount to M/s. Aspinwall & Co., and the matter is pending at the Tuticorin Court.

#### The Shipping Corporation of India (SCI)

The Agents of the SCI, M/s. Pereira & Roche, have physically verified the barges 'BLUMINGDALE' and 'SHIVA-6' lying at the TPT and found them as dumb barges.

#### The Tuticorin Chamber of Commerce and Industry (TCCI)

The TCCI had no comments to offer on the subject.

#### The Tuticorin Customs Licensed Agents' Association (TCLAA)

They offered the same views as that of the TSAA.

- 5.1. On being requested, the SML has sent the following information / documents:
  - (i). Statement of the specific period licence issued by the DG (Shipping), Mumbai to the barges to operate with in the Harbour limit of the Indian Ports;
  - (ii). Certificate of registry issued by the MMD, Mumbai, under the Coasting Vessel Act for both the barges.
  - (iii). They also stated that both the barges are dumb barges and cannot move on their own. The barges were double banked most of the times they were berthed.
- 5.2. The SML has further stated as follows:
  - (i). It has already paid Rs.2 lakhs in the month of June 2000 and intend paying some more money in the month of August 2000. However, the TPT insists on at least 50% payment (i.e. about 20 lakhs) and a binding agreement relating to the balance payment.
  - (ii). The TPT is not allowing the SML to operate the vessels, which is a must for arranging payments out of the earnings.
- 6.1. The TPT has reiterated the facts earlier furnished and further clarified on the points made by the SML as follows:
  - (i). Due to lack of sufficient place, the other barge 'SHIVA-6' could not be shifted to Zone 'B'.
  - (ii). There is no provision in the Indian Ports Act 1908 or MPT Act 1963 or the TPT Scale of Rates to pay the dues to the port out of the funds to be generated from the operation of the vessels / barges.
- 6.2. The TPT has also informed that the SML has not paid the dues, despite several reminders.

7.1. A joint hearing in this case was held on 6 September 2000 at the TPT premises. During the joint hearing, the following submissions were made:

**Shiva Marketing Limited (SML)**

- (i). This is a case of unjust enrichment.
- (ii). The rate of \$ 120 is inequitable and unjustifiable.
- (iii). The rate for dumb barges is low. It should be applicable to our vessels, which are like dumb barges.
- (iv). The TPT treats our dumb barges as foreign going vessels. This is atrocious; and, the arbitrariness needs to be corrected. The TPT shall follow the MOPT model.
- (v). Regarding payment of outstanding dues, we will stick to our commitment of paying in instalments to TPT.

**Tuticorin Port Trust (TPT)**

- (i). There is no need for a specific agreement. The port has a notified Scale of Rates.
- (ii). The reference to the MOPT is not relevant because the rates between the ports will vary.
- (iii). The comparison of a dumb barge with a LASH barge is not correct. The two cannot be equated.
- (iv). The SML started a commercial venture. If it did not become a success, it cannot become a ground for review of our rates.
- (v). 'Principle of estoppel' will surely apply as the SML has started the operation and were paying. Suddenly they have raised objection.
- (vi). Nothing prevented the SML to take their barges away to the MOPT or elsewhere. Who will pay for the cost involved in keeping these barges and looking after them?
- (vii). The SML has agreed to pay Rs.45 lacs in 12 instalments. Now they are going back.
- (viii). The TPT cannot recognise a new concept. A vessel is a vessel, it will go by its registration and not arbitrarily classified as dumb barges.

**The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

The SML have introduced an innovative method of adding to the traffic of the port which should be encouraged.

**The Tuticorin Steamer Agent's Association (TSAA)**

- (i). Instead of dragging the issue, the port should adopt a liberal attitude and resolve the issue on arbitration basis.
- (ii). Please fix a separate rate for dumb barge.

**Tuticorin Chamber of Commerce and Industry (TCCI)**

The operation started by the SML is a first of its kind in the TPT. They need sympathy and encouragement.

**Indian National Shipowners' Association (INSA)**

- (i). It is a special circumstance in which a dumb barge can be equated with a lash barge.
- (ii). The SML can take advantage of reference to a 3000 tonne limit on GRT in certification of the vessel.

7.2. At the request of the SML, a further of time upto 15 September 2000 for submitting its written arguments was granted.

8.1. Subsequent to the hearing, the SML, through its legal counsel, has sent elaborate written submissions giving the entire sequence of events chronologically for taking the complete view without prejudice and furnished the following additional information:

- (i). The barges were kept in a place where no other vessels were being kept or brought. Only fore and aft of one barge was touching the jetty at any point of time. The second barge was always kept double banked with the first barge.
- (ii). The size of LASH barges is not mentioned anywhere. This means the rate fixed for LASH barge is irrespective of the size of the barge and the same should hold good for a dumb barge also.
- (iii). When delay in obtaining Specific Period Licences (SPL), the TPT charged berth hire on foreign going rates. The barges even when they did not have any SPL, continued to remain in the TPT and as per definition only costal rates should be charged.
- (iv). Since bill of entry relating to import of barges was not filed, the Customs detained the barges from 10 September 98 to 12 May 2000. Hearing a petition filed by the SML, the Customs, Excise and Gold (control) Appellate Tribunal ruled that the detention was not proper and filing of bill of entry was not necessary.
- (v). Due to this illegal detention for a period of nearly 20 months, enormous berth hire charges were imposed by the TPT for no fault of the SML. The berth hire charges for this period should be waived or recovered from the Customs Authority.
- (vi). During the period, the Government had also imposed a ban on movement of molasses out of the country.
- (vii). The SML has prayed for the following:
  - (a). A clear definition of dumb barge should be used; and, specific rates for the dumb barges should be levied as per the Scale of Rates.
  - (b). A distinction is to be made between the vessels coming and berthing for a period of 5 to 10 days and for substantial period of time.
  - (c). LASH barges rate should be logically applied to a dumb barge where no size constraint has been kept. However, the LASH barge rates with proportionate increase on the basis of size of the biggest Lash barge may be applied

- (d) During the period of illegal customs detention of the barges, no payment of berth hire charges is to be recovered from the SML.
- (e). The vessels have never moved out of the port area at the TPT. Its status remains that of a coastal vessel and coastal rates should be charged for the entire stay of the barges at the TPT.

8.2. A copy of the written submissions from the legal counsel of the SML was sent to the TPT for comments, if any. In its reply the TPT has stated as follows:

- (i). The Berth Hire Charges collected from any vessel are not on the basis of any specific berth. Any developed property inside the Tuticorin harbour is considered as a berth and shall be charged without any distinction.

The contentions of the SML that the barges were berthed at an angular fashion and only one barge was touching the jetty at any point of time is not acceptable as there is no provision for waiver of Berth hire charge on the above basis.

- (ii). The LASH barges are small with capacity of approximately 300 MT whereas the barges of SML are much bigger with capacity of approximately 3000 MT of cargo.

The LASH barges are plain cargo containers with no equipment of their own, whereas SML barges have got independent pumping arrangements for loading and discharge of cargo.

The LASH barge, even in loaded condition can be picked up by a crane mounted on the mother vessel, where as the barges of SML are too big for this purpose.

- (iii). The TPT Scale of Rates specifies the charges on LASH mother vessel and LASH barges and no specifications for any other kind of barges is made. Hence the SML barges are treated like a normal commercial vessels and charged according to the GRT.

- (iv). It was made amply clear to the SML in 1996 itself, that these barges would be treated as commercial vessels and charged accordingly. The SML didn't raise any objection and paid dues upto 30 April 97. The SML raised these points about the comparison with dumb barge only after loosing business, to evade legitimate port dues.

- (v). The Scale of Rates duly approved by the TAMP does not differentiate between non power-driven vessel and a power driven vessel for calculating Berth Hire fees. Different rates for commercial barges of SML do not appear anywhere. The barges of the SML cannot be considered as non commercial vessels like tugs and barges as they have been employed for commercial purpose.

- (vi). The barges are foreign flag vessels with separate registry, official number and loadline certificate. The rates of foreign flag vessels as per TPT Schedule of rates are charged for the period upto April 1997 and later on the conversions of the vessels to coastal, the berth hire charges were revised to be levied as that for coastal vessels.

The Port is in no way connected with the Customs formalities to be observed by importers and the contention of the SML about waiver of Berth hire charges for the period during which the barges were detained by the Customs is not acceptable as there is no such provision in the Scale of Rates of the TPT.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The dumb barges in question are exclusively used for storage of molasses for export and berthed inside the TPT. These barges were foreign flag vessels operating with Specified Period (coastal) Licences issued by the DG (Shipping) before their registration as coastal vessels from 10 September 97 and 10 February 98.
- (ii). The TPT Scale of Rates was amended by this Authority through an Order passed on 8 December 99. The pre-revised Scale of Rates contained different berth hire rates for vessels, fishing vessels (Trawlers / Boats) and LASH vessels / barges. During the 1999 amendments, a separate rate for non-commercial vessels like tugs and barges was introduced.
- (iii). The TPT has classified the barges in question as normal commercial vessels and levied berth hire accordingly. The applicant's contention is to group these dumb barges alongwith LASH barges and to apply the berth hire rates given in the Scale of Rates for LASH barges. To bolster its arguments, the SML has pointed out that the Scale of Rates does not prescribe any size restrictions for LASH barges.

The TPT has brought out several differences between the SML barges and LASH barges. It is obvious that the sizes of the SML barges and LASH barges do not compare. Apart from the size factor, a LASH barge is one which is carried on board of the mother vessel and dropped at a Port for cargo operation. The SML barges do not satisfy this condition.

It is relevant here to recall the observations of the INSA made in the case relating to anchorage fee at the MBPT. The INSA apprehended that the concessions given to LASH barges could be exploited when they covert into dumb barges. The MBPT, however, maintained that it would go strictly by the certification of vessels. This amply proves that the vessel registration authorities also recognise the differences between the LASH barges and dumb barges.

Even though no size restrictions for LASH barge is mentioned in the Scale of Rates, the provision is clear that the specified rate is applicable to LASH barges only. And, the SML barges are not LASH barges. That being so, there is no merit in the Applicant's arguments seeking application to the barges in reference of berth hire rates prescribed for LASH barges.

- (iv). The SML barges can not be classified as non-commercial vessels as they were engaged in a commercial operation of molasses export. The SML has also pleaded for a distinction between vessels staying for shorter duration and for substantial period of time for the purpose of levying berth hire. It is to be recognised that berth hire is for occupation of a berth. As long as a vessel continues to occupy a berth she has to pay berth hire charges at the specified rates for entire duration of stay at the berth.

There can not be any concession in the berth hire charges depending on the duration of stay. In any case, the SML did not raise this issue before the TPT prior to commencement of its operation at the Port. The argument made now by the SML appears to be an after thought.

- (v). The SML has also mentioned about detention of its barges by the Customs and prayed for waiver of berth hire accrued during the period of detention or to recover such charges from the Customs.

Even during the period of detention the barges were at the TPT berth; and, the TPT is legitimately entitled to levy berth hire for this period. The TPT can not be made to forego its revenue for a dispute between the SML and the Customs. The question of TPT recovering the berth hire charges from the Customs does not arise. Since its barges were in occupation of the TPT berths, the SML is responsible to pay to the TPT. It is for the SML to decide whether it should claim reimbursements of such payments from the Customs.

- (vi). The SML contentions about paying the dues to the port out of revenue to be generated in future from the barges working are devoid of any merit. It is to be reiterated that berth hire is for occupation of a port's berth. There can not be any condition that such levy should be linked to generation of revenue by the occupier. The Port has not forced the barges to occupy its berth. The barges have been brought to the Port by the Applicant to exploit a commercial opportunity. If the anticipated commercial success did not happen, the applicant can not reasonably seek relief from the port by asking it not to charge its legitimate dues or to wait indefinitely to recover such dues, till he generates sufficient surplus revenue.
- (vii). Addressing the issue of double banking of barges raised by the SML, the TPT has mentioned that there is no provision in its Scale of Rates for waiver of berth hire charges on this basis.

The TPT Scale of Rates does contain a provision to charge 2/3 of the berth hire charges on the vessel double banked with another vessel occupying a berth. However, this provision is made only in respect of fishing vessels.

The principle accepted in the cases of double banked fishing vessels holds good for any other category of vessels. In fact, the vessel with which the double banked vessel is tied, acts as a mooring for the latter. So, the double banked vessel has to pay only mooring charges and not berth hire. Since no separate mooring charges is available in the TPT, it is reasonable if the provisions applicable to fishing vessels is extended to all vessels.

On the material point of time during which the SML barges were double banked, there was no provision in the Scale of Rates of the TPT for not charging full berth hire on double banked vessels. So, the billing done by the TPT is as per its Scale of Rates in vogue. This Authority will introduce a common practice at all major ports regarding levy of berth hire on double banking vessels. Till such time, the TPT shall extend the existing provision relating to Fishing trawlers to all other vessels in such cases. The Authority can revise the Scale of Rates retrospectively. Such revisions, however, can only be in exceptional circumstances or to make a correct interpretation of the provisions in the Scale of Rates. There are no exceptional circumstances governing this case. That being so, there is no necessity to prescribe retrospectively a separate provision to levy berth hire on double banked vessels.

- (viii). There has been some confusion about the registration-status of the two barges. Alleging that the TPT has not appropriately classified them, the Applicant has requested for the two barges to be treated as 'coastal vessels' throughout.

In this connection, the following facts are significant:

- (a). To start with, the two barges were foreign flag vessels (belonging to a foreign Company); and, *ipso facto*, therefore, foreign-going.

- (b). Subsequently, the two barges were converted into 'coastal vessels' under Specific Period Licences issued by the Director General (Shipping).
- (c). After expiry of the Specific Period Licences, there was a 'gap' in the sense that no fresh registration for coastal operation was obtained.
- (d). Ultimately, both the barges were converted into coastal vessels on a long-term basis by securing 'coastal registration' from the Director General (Shipping).

From the statement of facts above, it is clear that the two barges had floated between 'foreign-going' and 'coastal' categorisation intermittently. For purposes of this case, the periods relating to (b) and (c) above require to be dealt with in particular. It is very clear from the registration that the periods covered by (b) above fall clearly under the 'coastal' category. The TPT had obviously erred in levying tariffs applicable to 'foreign-going' vessels for this period. That being so, the contention of the Applicant about misapplication of tariffs is upheld to this extent.

The Applicant's similar claim in respect of the period covered by (c) above cannot, however, be sustained. As is evident from the narration of facts, the two barges had been converted into 'coastal' status for specific periods. No action apparently was taken by the Applicant either to get the specific periods extended or to seek a fresh (coastal) registration. In the event, the vessels were deemed to have reverted to their original status automatically. In other words, for the period between expiry of the Specific Period Licence and commencement of the regular 'coastal registration', the two barges in reference were in the 'foreign-going' category. That being so, there was nothing wrong in the levy of 'foreign-going vessel rates' by the TPT for the period.

- (ix). The TPT contemplated action to auction the barges to realise outstanding berth hire. At the request of the Applicant, the port was advised not to take such action till the case is decided. Now that the case has been decided, the TPT may proceed to raise a revised bill and recover the dues.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority allows the application to the limited extent of treating the two barges as 'coastal vessels' for the periods covered by the Specific Period Licences and rejects all the other prayers. This part of the Order shall come into effect immediately on notification of this Order in the Gazette of India

10.2. The TPT is directed to levy, with prospective effect, only 2/3rd of the berth hire charges on a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth. The TPT is directed to introduce this prescription in its Scale of Rates appropriately. This part of the Order shall be effective 30 days after publication of this Order in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman  
[ADVT. No. III/IV/143/Exty./2000]